IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 81)**

z dnia 27 stycznia 2022 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 81)

27 stycznia 2022 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Marka Sawickiego (KP)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat funkcjonowania i rozwoju małych portów morskich ze szczególnym uwzględnieniem niebieskiej gospodarki zawartej w programie „Polski Ład”.

W posiedzeniu udział wzięli: **Grzegorz Witkowski** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury ze współpracownikami, **Barbara Olczyk** zastępca dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni ds. inwestycyjnych, **Paweł Szumny** zastępca dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie ds. technicznych, **Rafał Zahorski** pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego ds. gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska**, **Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Witam państwa posłów, witam w sposób szczególny pana ministra Grzegorza Witkowskiego, który zaraz do nas dołączy, oraz pozostałych zaproszonych gości.

Informuję, że posiedzenie prowadzone będzie z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość. Przypominam, że zgłoszenia do zabrania głosu w dyskusji przez posłów uczestniczących zdalnie w posiedzeniu należy zgłaszać poprzez czat w aplikacji Whereby po zalogowaniu się do pokoju wideokonferencyjnego Komisji. Posłowie członkowie Komisji obecni na sali głosują przy użyciu urządzenia do głosowania za pomocą legitymacji poselskiej. Wówczas nie logują się w systemie komunikacji elektronicznej i nie używają w tym celu tabletów.

Przystąpimy zatem do stwierdzenia kworum. Proszę o naciśnięcie jakiegokolwiek przycisku. Stwierdzam kworum.

Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje rozpatrzenie informacji na temat funkcjonowania i rozwoju małych portów morskich ze szczególnym uwzględnieniem niebieskiej gospodarki zawartej w programie Polski Ład. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu uznam, że Komisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny. Sprzeciwu nie słyszę.

Zatem bardzo proszę przedstawiciela pana ministra o zabranie głosu i tak jak pan sugerował, później urzędy morskie. Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej w Ministerstwie Infrastruktury Paweł Krężel:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Paweł Krężel, zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej w Ministerstwie Infrastruktury.

Szanowni państwo, zgodnie z ustawą z 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich oprócz 4 portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, to jest portu w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu, na całej długości polskiego wybrzeża funkcjonuje 28 portów morskich o znaczeniu regionalnym i lokalnym oraz 50 przystani morskich. Porty niemające podstawowego znaczenia dla gospodarki naro-

dowej stanowią ważne bieguny rozwoju lokalnego, regionalnego i krajowego. Cechuje je bardzo duże zróżnicowanie, między innymi pod względem powierzchni, infrastruktury portowej czy też pełnionych przez nie funkcji. Porty i przystanie morskie to nie tylko ogniwa *stricte* gospodarcze, lecz także między innymi społeczne i obronne. Uczestniczą one w wymianie handlowej, obsługiwane jest w nich rybołówstwo, żeglarstwo i żegluga śródlądowa, jak również tworzą warunki do prowadzenia produkcji stoczniowej czy też stacjonowania jednostek Straży Granicznej oraz okrętów Marynarki Wojennej.

Funkcja przeładunkowo-składowa, charakterystyczna dla największych portów w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu, rozwinęła się również w portach regionalnych w Darłowie, Elblągu, Kołobrzegu, Policach czy też w portach w Ustce i Stepnicy oraz Władysławowie.

Łączne przeładunki cargo w analizowanych portach w ostatnich latach są stabilne. Na przestrzeni lat 2010–2020 oscylowały one w granicach 2–2,5 mln ton w zależności od roku.

Zgodnie z ustawą o portach i przystaniach morskich za zarządzanie przystanią lub portem i realizację działań rozwojowych na jego rzecz odpowiada powołany przez właściwą gminę podmiot zarządzający portem lub przystanią morską. W przypadku niepowołania podmiotu zarządzającego przez gminę zadania te wykonuje gmina bezpośrednio. W wyjątkowych przypadkach, tzn. w sytuacji, gdy większość nieruchomości w danym porcie lub przystani stanowi własność Skarbu Państwa, zadania podmiotu zarządzającego wykonuje dyrektor urzędu morskiego. W konsekwencji samorządy lokalne powołały zarządy portów w takich portach jak: Darłowo, Elbląg, Hel, Kołobrzeg, Mrzeżyno, Police, Puck, Ustka i Władysławowo.

Zgodnie z ustawą o portach i przystaniach morskich do zadań podmiotu zarządzającego portem należy w szczególności: zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą portową, prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu, budowa, rozbudowa, utrzymywanie i modernizacja infrastruktury portowej, pozyskiwanie nieruchomości na potrzeby rozwoju portu, świadczenie usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej i koordynacja korzystania z infrastruktury portowej w danym porcie. Ponadto istotnym zadaniem zarządu portu są działania zmierzające do rozwoju działalności gospodarczej prowadzonej w porcie oraz promocja takiej działalności.

Jeżeli chodzi o budowę, utrzymanie i rozwój infrastruktury dostępowej do portu od strony morza, jest to kompetencja dyrektora urzędu morskiego. To są takie elementy infrastruktury jak tory podejściowe czy też falochrony. Poza tym, tak jak wspomniałem, dyrektorzy urzędów morskich wykonują zadania podmiotów zarządzających w części mniejszych portów, w takich portach, które nie zostały skomunizowane przez gminy, na przykład w Dźwirzynie, Trzebieży czy też Wolinie, a także w szeregu przystani morskich.

Mając na uwadze jeszcze rozwój małych portów i przystani morskich, który jest uzależniony od pracy i wysiłku wielu interesariuszy, gmin morskich, zarządów portów, urzędów morskich i oczywiście podmiotów działających w tych portach i wykonujących przeładunki, zajmujących się działalnością stoczniową i innymi usługami, Ministerstwo Infrastruktury podjęło decyzję o powołaniu zespołu ds. wypracowania porozumienia sektorowego na rzecz funkcjonowania i rozwoju polskich portów morskich o znaczeniu regionalnym i lokalnym. Celem tego porozumienia jest zapewnienie lepszej koordynacji działań podejmowanych przez interesariuszy w tych małych portach.

W dniu 17 stycznia 2022 r. przekazaliśmy do konsultacji z interesariuszami, czyli gminami i zarządami portów, projekt zarządzenia ministra infrastruktury w sprawie powołania takiego zespołu z prośbą o przekazanie stanowisk w ciągu 30 dni, czyli do połowy lutego. Oczekujemy w tej chwili na przekazanie stanowisk i mam nadzieję, że w marcu ten zespół ruszy.

Jest już z nami pan minister Witkowski, więc tylko dokończę, że dyrektorzy urzędów morskich realizują szereg działań inwestycyjnych w portach i przystaniach morskich, takich jak przebudowa nabrzeża w porcie rybackim we Fromborku, przebudowa portu rybackiego w Nowej Pasłęce, przebudowa pirsu pasażerskiego w porcie w Krynicy Morskiej czy też przebudowa nabrzeża podstawowego w Trzebieży.

W tym miejscu oddam głos panu ministrowi, a za chwilę oddamy głos przedstawicielom urzędów morskich celem przedstawienia prezentacji.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Kto się zgłasza pierwszy. Pan minister jest? Witam, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Grzegorz Witkowski:

Jestem, bardzo przepraszam za spóźnienie.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Ale ja już pana witałem.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Dziękuję bardzo za wyrozumiałość i za umożliwienie wypowiedzi panu dyrektorowi Pawłowi Krężelowi.

Generalnie, szanowni państwo, rok 2021 dla polskich portów był rekordowy, jeżeli chodzi o przeładunki, jak i inwestycje. W 2022 r., jeśli się jakaś katastrofa nie wydarzy związana na przykład z sytuacją na wschodzie, na Ukrainie, te przeładunki również będą bardzo duże i inwestycje też będą bardzo duże. To jest zasługa oczywiście Ministerstwa Infrastruktury i naszego rządu. Dostrzegliśmy bardzo duży potencjał, jeśli chodzi o pracę tych portów i o nowe możliwości. Gospodarka światowa aż za bardzo zareagowała po pandemii. Mówię tutaj o tym, że gestorzy ładunków z Dalekiego Wschodu wykorzystują coraz bardziej porty bałtyckie, ponieważ w portach europejskich, słynny port Amsterdam-Rotterdam-Antwerpia (ARA), czy porty Morza Śródziemnego są zakorkowane i gestorzy ładunków poszukują kolejnych miejsc, gdzie mogą te ładunki potem drogą lądową przewozić. Taka jest sytuacja. Nie wiem, czy to jest dobrze, czy źle, ale musimy na nią odpowiedzieć w sposób odpowiedzialny i nie możemy wykluczyć, że takie sytuacje nie będą się w przyszłości zdarzać. Dlatego rozwój tej infrastruktury i inwestycji w infrastrukturę dostępową od strony lądu również kontynuujemy. Mówię teraz o dużych portach. Ja wiem, że tematem Komisji są małe porty, o których zaraz urzędy morskie będą mówiły, jak funkcjonują, jak wyglądają, ale przy okazji chciałem wykorzystać to, że mogę poinformować państwa posłów, pana przewodniczącego, jak wygląda sytuacja i jak ona się będzie kształtowała w najbliższych miesiącach.

Specyfika małych portów jest różna. Są to porty, przystanie, które pełnią funkcję towarową, handlową, turystyczną, rybacką. Wiem skądinąd, że trzy, cztery porty rybackie lokalne, komunalne, na które my mamy znikomy wpływ, są rozważane przez dużych deweloperów, jeśli chodzi o morską energetykę wiatrową, do wykorzystania i do zainwestowania. My to oczywiście popieramy, wspieramy, zachęcamy. Natomiast wpływu większego na to nie mamy – oprócz Ustki, którą rzeczywiście będziemy chcieli w najbliższych miesiącach, latach mocno przebudować, żeby mogła spełnić funkcję portu serwisowego, portu feederowego, bo teraz zarówno falochron, jak i falowanie w tym porcie – każdy, kto tam zawija czy łódką, czy kutrem rybackim, o tym wie – to jest jedna wielka wtopa. Nie możemy tolerować takiej sytuacji. To jest port osłonowy, to jest port, który może też pełnić funkcję portu schronienia, i on musi być całkowicie przebudowany. Mamy na to środki. Urząd Morski w Gdyni będzie w najbliższym czasie dużym inwestorem.

To tyle, panie przewodniczący. Jeszcze raz przepraszam za moje krótkie spóźnienie, ale chciałbym, żeby głos zabrali przedstawiciele urzędów morskich.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Kto pierwszy? Gdynia? Szczecin?

Zastępca dyrektora departamentu MI Paweł Krężel:

Może pani Barbara?

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Pan Paweł Szumny?

Zastępca dyrektora departamentu MI Paweł Krężel:

Panie przewodniczący, może panią dyrektor Barbarę poproszę.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni ds. inwestycyjnych Barbara Olczyk:

Dzień dobry, Barbara Olczyk. Urząd Morski w Gdyni.

Przedstawię prezentację. Czy widać?

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Widać.

Zastępca dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni Barbara Olczyk:

Mam przygotowaną prezentację na temat inwestycji, jakie Urząd Morski w Gdyni prowadzi. W tej chwili w trakcie realizacji na Zalewie Wiślanym są następujące inwestycje: budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską, przebudowa nabrzeży w porcie rybackim we Fromborku, przebudowa portu rybackiego w Nowej Pasłęce oraz w Krynicy Morskiej – rozbudowa pirsu pasażerskiego w morskim porcie rybackim.

Na Zalewie Wiślanym planujemy do realizacji: budowę falochronów osłonowych dla morskiej przystani w Krynicy Morskiej – basen III Nowa Karczma, przebudowę portu rybackiego w Krynicy Morskiej, przebudowę przystani Kąty Rybackie II, przebudowę przystani w Suchaczu, przebudowę przystani w Kamienicy Elbląskiej.

Od strony Morza Bałtyckiego i Zatoki Puckiej w trakcie realizacji mamy: przebudowę falochronu zachodniego oraz zabezpieczenie ścianki szczelnej na nabrzeżu zachodnim i wschodnim w porcie Jastarnia oraz remont falochronu wschodniego w porcie Rowy wraz z konstrukcją tłumiącą falowanie.

Planowane do realizacji są: budowa falochronu osłonowego w porcie w Pucku i rozbudowa portu morskiego w Ustce.

Przejdę do inwestycji, które są w trakcie realizacji. Zacznę od Zalewu Wiślanego. Aktualnie realizujemy budowę drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską. Projekt ten jest podzielony na etapy. Aktualnie są realizowane dwa etapy.

Etap I to budowa portu osłonowego od strony Zatoki Gdańskiej, budowa kanału żeglugowego ze śluzą i konstrukcją zamknięć wraz ze stanowiskami oczekiwania od strony Zatoki Gdańskiej i Zelewu Wiślanego oraz oznakowaniem nawigacyjnym, budynki techniczne wraz z instalacjami, parkingami oraz punktem widokowym, budowa nowego układu drogowego z dwoma ruchomymi stalowymi mostami o pionowej osi obrotu, które umożliwiać będą przejazd nad kanałem przed śluzą i za śluzą.

Ten etap obejmuje również przebudowę sieci elektroenergetycznych, technicznych, sieci wodociągowych i kanalizacyjnych, ujęcia wody podziemnej oraz budowę sztucznej wyspy zlokalizowanej na Zalewie Wiślanym, która stanowić będzie pole refulacyjne oraz siedliska dla ptaków.

Natomiast od strony Zatoki Gdańskiej (część wschodnia) jest to budowa portu osłonowego. Stan zaawansowania wygląda teraz następująco: wbijanie ścianek szczelnych wykonano w 100%, wykonanie geowłókniny separacyjnej – też 100%, wykonanie narzutu z kamienia łamanego – 71%, układanie bloków betonowych x-bock plus – 31%, podłoża i warstwy wyrównawcze – 86% i wykonanie nadbudowy również – 86%.

Od strony wschodniej również mamy 100% wbitych ścianek szczelnych. Zasypana też jest grodza w 100%, narzut z kamienia – 78%, bloki x-block plus – 46% i nadbudowa – 46%.

Jeżeli chodzi o most Południowy, to w czerwcu ubiegłego roku przełożyliśmy ruch z drogi nr 501 na most Południowy. Droga nr 501 została rozebrana po to, żeby na tym odcinku umożliwić pracę w kanale od strony południowej. W grudniu przełożyliśmy ruch na most Północny po to, żeby umożliwić prace pod mostem Południowym. Te prace, zarówno jeśli chodzi o jeden most, jak i drugi mostu, są prawie w 100% wykonane. Pozostały jakieś drobne prace wykończeniowe. Na przykład na moście Północnym to są prace, które wymagają reżimu temperaturowego. Czyli jak będzie lepsza pogoda, zostanie już

wykonana ostatnia warstwa ścieralna, ale generalnie te mosty są prawie w 100% wykonane.

Jeżeli chodzi o śluzę, nadbudowa jest wykonana w 100%, w części północnej kanały obiegowe w 100%, konstrukcje stalowe – 80%, mechanizmy ruchu: brama PN – 40%, brama PD – 85% i budynki bloków napędowych – 85%.

Jeśli chodzi o kanał żeglugowy w części północnej, wykonane zostały roboty żelbetowe. Na wykończeniu są drobne prace wyposażeniowe. Mamy wykonanych prawie 60% robót czerpalnych. W tej chwili umożliwia to, aby w kanale mogły stacjonować jednostki wykonawcy. Docelowo zostanie to wykonane, jak będzie już możliwość przepłynięcia przez śluzę.

W części południowej kanału żeglugowego również zostały wykonane roboty żelbetowe. Trwają ostatnie prace wykończeniowe, wyposażeniowe.

Budynek kapitanatu też mamy już zrealizowany prawie w 100%. Kontynuowane są drobne prace wykończeniowe.

Sztuczna wyspa jest też zrealizowana prawie w 100%. Jest zrobiona obwiednia, wbite są ścianki szczelne na całej długości. Po okresie zimowym będą kontynuowane tylko jakieś drobne uzupełnienia. Generalnie wyspa już jest gotowa do przyjmowania i deponowania tam urobku z robót pogłębiarskich.

Jeżeli chodzi o roboty branżowe, to sieci wodno-kanalizacyjne mamy wykonane w ok. 60%, energetyka – 67% i teletechnika – 67%.

Następnym etapem budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską jest przebudowa, obudowa brzegów rzeki Elbląg oraz mostu obrotowego w miejscowości Nowakowo. Aktualnie mamy pogrążone grodzice stalowe na długości ok. 3 km, co stanowi ok. 20% całego zakresu robót. Wykonane są mikropale kotwiące na ok. 886 m.b. nabrzeża. W przypadku mostu obrotowego wykonany jest fundament pod podporę P3, a zaawansowanie tych prac wynosi 50%. Całe zaawansowanie finansowe wynosi ok. 20%. Termin na wykonanie tych pracy wynosi 24 miesiące.

Etap III to roboty pogłębiarskie. 27 października ogłosiliśmy postępowanie przetargowe na roboty czerpalne na Zalewie Wiślanym. 15 grudnia wpłynęły dwie oferty na wykonanie tych robót. Jedna oferta firmy zagranicznej, jedna polska. W tej chwili trwa badanie ofert. Są duże różnice w cenach, więc wezwaliśmy wykonawców do wyjaśnienia rażąco niskiej ceny. Tak że w tej chwili trwa badanie i ocena ofert. To tyle, jeśli chodzi o przebudowę drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską.

Na Zalewie Wiślanym realizujemy – podpisaliśmy w grudniu – umowę na przebudowę nabrzeży w porcie rybackim we Fromborku. Zakończenie realizacji robót powinno być w 2023 r. Przebudowa będzie obejmowała nabrzeże zachodnie na długości 218 m, nabrzeże wschodnie na długości 125 m, nabrzeże południowe – 29 m. Zostanie wykonany nowy slip do wodowania jednostek rybackich. Wykonane też zostaną nowe nawierzchnie na wybrzeżach, instalacja wodno-kanalizacyjna, instalacje elektryczne oraz roboty czerpalne do głębokości –2,5 m.

Nabrzeże jest zaprojektowane na stalowej ściance szczelnej, kotwione za pomocą kotew gruntowych. Planowane też są prace remontowe, które będą obejmować falochron wschodni i zachodni (nawierzchnie, odbojnice, drabinki) oraz opaski brzegowe po stronie wschodniej i zachodniej. Tak jak mówiłam, umowa została podpisana w grudniu ubiegłego roku.

Na prezentowanym slajdzie mamy wizualizację. Te roboty się dopiero rozpoczynają, dopiero wykonawca organizuje zaplecze. Jest też sezon zimowy. Ale docelowo tak port we Fromborku będzie wyglądał.

Następną naszą inwestycją jest przebudowa portu rybackiego w Nowej Pasłęce. Umowa na te roboty została podpisana we wrześniu ubiegłego roku. Budowa obejmuje wykonanie nabrzeży i obudowy brzegu, awanportu otoczonego nowym falochronem południowym, ostrogi po stronie północnej z opaską brzegową oraz roboty czerpalne. Zostanie też przebudowana ostroga północna i falochron północny wraz z opaską brzegową. Wykonane zostanie oznakowanie nawigacyjne oraz roboty czerpalne. W tej chwili wykonawca realizuje tam pracę.

Inwestycja w Krynicy Morskiej to rozbudowa pirsu pasażerskiego w porcie rybackim. Umowę podpisaliśmy w zeszłym roku w lipcu. Roboty będą zakończone w bieżącym roku. Inwestycja obejmuje przedłużenie istniejącego pirsu w kierunku Zalewu Wiślanego o ok. 65 m, prace podczyszczeniowe do rzędnej –2,5 m w pasie o szerokości 40 m, oznakowanie nawigacyjne na głowicy pirsu, przedłużenie nabrzeża istniejącego pirsu o odcinek długości 50 m w kierunku ul. Gdańskiej i jego wyposażenie w pachoły cumownicze, belki odbojowe, drabinki wraz z wykonaniem prac podczyszczeniowych. Również umocnienie na pozostałym odcinku wschodniego brzegu basenu północnego o długości 91 m i umocnienie północnego brzegu basenu północnego oraz wykonanie placu postojowego na końcu basenu portowego. Poza tym zostaną przebudowane instalacje wodno -kanalizacyjne i elektryczne.

W najbliższym czasie podpiszemy umowę, bo w tej chwili jesteśmy w trakcie postępowania przetargowego na przebudowę falochronu zachodniego w porcie Jastarnia. W ramach inwestycji planowane jest podwyższenie korpusu istniejącego falochronu i wykonstruowanie ściany przeciwprzelewowej sięgającej z nieodzownym poszerzeniem korpusu do ok. 4,45 m i posadowieniem nowego żelbetowego płaszcza na dwóch rzędach pali oraz podwyższenie głowicy falochronu. Długość nowej głowicy falochronu wyniesie ok. 12 m.

W Jastarni będzie wykonywane zabezpieczenie ścianki szczelnej na nabrzeżu zachodnim i wschodnim w porcie Jastarnia. Prace te planowane są do zakończenia w 2023 r. Celem jest zabezpieczenie ścianki szczelnej nabrzeża zachodniego o długości 132,7 m oraz wschodniego o długości 310 m poprzez obniżenie dolnej krawędzi żelbetowego oczepu nabrzeża do rzędnej –1 m.

W porcie Rowy również prowadzone jest postępowanie przetargowe. Planujemy tam remont falochronu wschodniego wraz z konstrukcją tłumiącą falowanie. Te prace planujemy zakończyć w 2023 r. i będą one obejmowały: prace remontowe na całej długości falochronu, tj. 83 m, i szerokości 2,95 m, wykonanie nadbudowy falochronu w postaci oczepów osadzonych na dwóch stalowych ściankach szczelnych, prace rozbiórkowe, badania georadarowe. Od strony portu zaplanowano wykonanie odbojnic i pachołów cumowniczych oraz wykonanie konstrukcji rozpraszającej falowanie wewnątrzportowe.

Inwestycje planowane do realizacji. Jeżeli chodzi budowę falochronów osłonowych dla morskiej przystani w Krynicy Morskiej, jesteśmy na etapie przygotowanego już programu funkcjonalno-użytkowego i częściowo dokumentacji. W ramach tej inwestycji planujemy budowę falochronów osłonowych (zachodniego o długości 134 m i wschodniego o długości 91 m), przebudowę nabrzeża południowego, które jest podzielone na dwie części (10 m i 70 m). Zostanie również zbudowana droga technologiczna i plac manewrowy, rozbudowane instalacje elektryczne i wodno-kanalizacyjne oraz pogłębione tory i baseny przystani.

Przebudowa portu rybackiego w Krynicy Morskiej. Tutaj też jesteśmy na etapie pozwoleń na budowę. Mamy wykonaną dokumentację. Przebudowa będzie obejmowała nabrzeże północne o długości ok. 20 m, nabrzeże wschodnie o długości 97 m, nabrzeże południowe o długości 43 m, slip na nabrzeżu południowym oraz obudowę brzegu zachodniego o długości 17,7 m.

Planowana jest również przebudowa przystani w Suchaczu. Tutaj też jesteśmy na etapie dokumentacji. Planowany jest remont falochronu wschodniego: część podwodna – wymiana lub wzmocnienie palisady, część nadwodna – wypełnienie kawern, uzupełnienie narzutu, wykonanie nowych spoin betonowych, naprawa nawierzchni, uzupełnienie sprzętu ratowniczego, oświetlenie. Poza tym wykonanie prawej główki wejściowej i fragmentu falochronu zachodniego: wykonanie oznakowania nawigacyjnego oraz roboty podczyszczeniowe w basenie w rejonie nabrzeży i falochronów oraz tor podejściowy.

Planujemy również przebudowę przystani rybackiej w Kamienicy Elbląskiej. Inwestycja obejmować będzie: przebudowę nabrzeża południowego oraz przebudowę nabrzeża zachodniego, budowę nabrzeża wschodniego oraz wyposażenie przystani w elementy dla rybaków: stanowisko do płukania sieci i slip do wodowania jednostki.

W Pucku jesteśmy na etapie przygotowania dokumentacji. Jesteśmy w trakcie uzyskiwania pozwolenia wodnoprawnego na budowę falochronu osłonowego w porcie rybackim

w Pucku. W ramach tej inwestycji planujemy: falochron osłonowy o konstrukcji mieszanej (nabrzeże z parapetem oraz narzut ochronny w kamienia naturalnego) o łącznej długości 472 m, nabrzeże południowe, slip, pirs dla bramownicy, kierownicę wejściową, tacę do mycia małych jednostek oraz tacę pod ruszt do suszenia sieci, plac postojowy oraz instalacje wodno-kanalizacyjne i elektryczne.

Jesteśmy w trakcie przygotowywania dokumentacji na rozbudowę morskiego portu w Ustce. Planowana rozbudowa obejmuje: modernizację istniejącego falochronu wschodniego, budowę nowego falochronu zachodniego, budowę terminali portowych, wykonanie robót czerpalnych. Rozbudowa portu umożliwi powstanie: terminalu instalacyjno-serwisowego dla morskich farm wiatrowych, terminalu samochodowego oraz strefy rybackiej i awanportu.

Dziękuję serdecznie – to wszystkie inwestycje.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, pani dyrektor.

Teraz bardzo poproszę o wypowiedź, o prezentację pana Pawła Szumnego – Urząd Morski w Szczecinie. Proszę o wynurzenie peryskopowe. Jeszcze nadal jest pan zanurzony. Proszę o wynurzenie. Światłowód prawdopodobnie wody nabrał. Spróbuje się pan wyłączyć i jeszcze raz zalogować. Bardzo proszę o zabranie głosu.

Zastępca dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie ds. technicznych Paweł Szumny:

Witam, panie przewodniczący.

Czy w tej chwili mnie słychać?

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Tak, już słychać pana Pawła.

Zastępca dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie Paweł Szumny:

Dziękuję bardzo. Bardzo przepraszam za problemy techniczne, im dalej od Warszawy, tym większe problemy. Uruchamiamy naszą prezentację. Czy wszystko widać, panie przewodniczący?

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Tak, wszystko. Nic pan nie ukryje.

Zastępca dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie Paweł Szumny:

Panie przewodniczący, w pierwszej kolejności chciałbym przedstawić rys historyczny inwestycji, które się już odbyły. Po pierwsze, jest to przebudowa nabrzeża niskiego w Trzebieży w 2017 r. o długości 49 m, w ramach której wykonano: stalową ściankę szczelną i oczep żelbetowy ścianki, ciąg komunikacyjny wzdłuż nabrzeża o szerokości 3 m. Nabrzeże zostało wyposażone w odbojniki, pachoły i rożki cumownicze oraz stojak sprzętu ratunkowego. Koszt inwestycji to 89 tys. zł.

Druga inwestycja miała miejsce w Stepnicy w 2019 r. Podstawowym jej celem była poprawa…

Głos z sali:

Przepraszam bardzo. Panie dyrektorze, prosimy o przewijanie prezentacji, bo wyświetla się tylko pierwsza strona.

Zastępca dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie Paweł Szumny:

Czy w tej chwili widać drugą naszą inwestycję?

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

W tej chwili jesteśmy w 2017 r.

Zastępca dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie Paweł Szumny:

W 2017 r. – dobrze.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Już 2019 r.

Zastępca dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie Paweł Szumny:

Dziękuję.

Druga nasza inwestycja to budowa stałego falochronu osłonowego basenu rybackiego w Stepnicy w 2019 r. Jego podstawowym zadaniem była poprawa warunków nawigacyjnych dla jednostek rybackich i jednostek turystycznych wchodzących do naszego portu. Jest to stały falochron osłonowy. Wykonany został jako grodź z dwóch równoległych stalowych ścianek szczelnych wypełnionych zasypem piaszczystym i zwieńczonych płytą żelbetową z wykształconym parapetem osłonowym od strony zewnętrznej basenu rybackiego. Falochron wyposażono w światło nawigacyjne oraz oświetlenie. Długość wybudowanego falochronu to 95 m. Koszt inwestycji – 1,98 mln zł.

Drugą bardzo ważną inwestycją była poprawa infrastruktury dostępowej do portu w Stepnicy. W 2019 r. zakończyły się w stepnickim porcie prace obejmujące zaprojektowanie oraz wykonanie robót budowlanych pogłębiarskich mających na celu uzyskanie określonych parametrów technicznych, które umożliwiają obsługę statków do 115 m długości, 13,5 m szerokości i zanurzeniu od 3,8 m do 4 m.

Roboty czerpalne obejmowały: poszerzenie toru podejściowego do 40 m z jednoczesnym pogłębieniem do 4,5 m, zwiększenie średnicy obrotnicy ze 130 m do 160 m z jednoczesnym jej pogłębieniem do 4,5 m, poszerzenie toru podejściowego od obrotnicy do główek falochronu do 50 m z jednoczesnym pogłębieniem do 4,5 m. Koszt robót budowlanych to niemal 6 mln zł, a inwestycja została zrealizowana w ramach „Regionalnego programu operacyjnego województwa zachodniopomorskiego na lata 2014–2020".

Jedną z największych inwestycji w małych i średnich portach, jaką prowadził Urząd Morski w Szczecinie, była poprawa infrastruktury dostępowej do portu w Policach. Inwestycja obejmowała pogłębienie toru podejściowego na Kanale Polickim do 10,5 m (z możliwością rozbudowania go w kolejnym etapie do 12,5 m) wraz z poszerzeniem w dnie do 100 m oraz pogłębieniem i poszerzeniem Kanału Kiełpińskiego (do głębokości 3 m i szerokości 25 m) wraz z podejściem (do głębokości 3,2 m i szerokości maksymalnej do 35 m) i zakolem (do głębokości 3 m i szerokości 35 m), a także na umocnieniu skarpy wyspy Kiełpiński Ostrów. W wyniku tego projektu zakupione zostały także dwie pławy świetlne (Kanał Policki) i dwie pławy dzienne (podejście do Kanału Kiełpińskiego).

Inwestycja, dofinansowana ze środków „Regionalnego programu operacyjnego województwa zachodniopomorskiego na lata 2014–2020", została zakończona w 2020 r. Jej koszt to ok. 23 mln zł.

Następna ważna inwestycja urzędu to remont nabrzeża barkowego wraz z remontem sieci kanalizacji deszczowej w Kamieniu Pomorskim. Zadanie zrealizowane w 2020 r. obejmowało remont żelbetowego masywu oczepu, instalację nowego systemu odbojowego, montaż nowych krawężników oraz wymianę części kanalizacji deszczowej wraz z jej rozbudową. Koszt tej inwestycji wyniósł ok. 1,8 mln zł.

Następną inwestycją była poprawa infrastruktury w małych portach: Mrzeżyno, Niechorze, Lubin, Trzebież. W wymienionych portach nastąpiła: przebudowa falochronów wraz ze wschodnim umocnieniem brzegowym w Mrzeżynie; przebudowa dwóch rybackich nabrzeży postojowych w Trzebieży oraz prace czerpalne; przebudowa nabrzeża południowego i nabrzeża postojowego w Lubinie; rozbudowa pomostu rybackiego nr 1 w Niechorzu.

Inwestycja jest realizowana z programu operacyjnego „Rybactwo i morze" (perspektywa 2014–2020). Łączny koszt całego projektu to ok. 45 mln zł.

Nasza następna inwestycja to port Mrzeżyno. Jest to przebudowa falochronu zachodniego i wschodniego wraz z umocnieniem brzegowym wschodnim w Mrzeżynie. Łączna długość modernizowanych obiektów to 454 m. Inwestycja realizowana jest w latach 2021–2023. Koszt robót budowlanych określony został na 24,2 mln zł.

Chciałbym przybliżyć w tej chwili inwestycję przystani Niechorze, gdzie miała miejsce rozbudowa pomostu rybackiego nr 1. Inwestycja była realizowana w 2021 r. W tej chwili mamy odbiór. Długość pomostu to ok. 144 m. W części głowicowej pomost zaprojektowany został w kształcie litery „T" o szerokości 20 m. Wartość robót – 4,8 mln zł.

Następna spora inwestycja to morski port rybacki w Lubinie. Nastąpiła tam przebudowa nabrzeża południowego w basenie rybackim. Inwestycja zrealizowana w 2021 r.

obejmowała odbudowę nabrzeża o łącznej długości 77,3 m wraz z wyposażeniem oraz odbudowę nawierzchni za nabrzeżem. Koszt robót budowlanych wyniósł 2,7 mln zł.

Przebudowa nabrzeża postojowego wraz wyciągiem łodziowym o długości całkowitej 119 m jest realizowana w latach 2021–2023, czyli jesteśmy w trakcie. Slip zlokalizowany w linii nabrzeża będzie służył do wodowania niewielkich jednostek pływających. Nabrzeże zostanie wyposażone w system odbojowy, drabinki wyłazowe oraz pachoły cumownicze. Planowany koszt zadania wynosi ok. 4,5 mln zł.

Następna inwestycja to port morski w Trzebieży. Przebudowa nabrzeża postojowego rybackiego w basenie nr 1 oraz nabrzeża postojowego rybackiego w basenie nr 2 o łącznej długości ok. 185,5 m (wraz z niezbędną infrastrukturą w południowej części portu w Trzebieży). Realizacja zadnia 2021–2022. Wartość robót to ok. 3,3 mln zł. Prace czerpalne na torach podejściowych i torze przelotowym w porcie Trzebież – wybrano ponad 34 tys. m^3 urobku. Wartość tych robót to 1,41 mln zł.

Przeprowadziliśmy też ważne prace remontowo-konserwacyjne. W 2019 r. były to prace czerpalne w Nowym Warpnie – koszt ok. 1 mln zł oraz prace czerpalne w Dziwnowie – koszt ok. 800 tys. zł. W 2020 r. były też prace czerpalne w Darłowie – koszt ok. 650 tys. zł oraz prace czerpalne w Kołobrzegu – koszt ok. 550 tys. zł. W 2021 były prace czerpalne w Dziwnowie – koszt 800 tys. zł oraz prace czerpalne w Darłowie i Kołobrzegu – koszt 1,2 mln zł.

Kolejna inwestycja to budowa nabrzeża w porcie Wolin.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panie dyrektorze, bardzo prosiłbym o nieco większe wynurzenie. Bardzo słabo pana słychać.

Zastępca dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie Paweł Szumny:

Bardzo pana przewodniczącego przepraszam. Czy w tej chwili jest lepiej?

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Lepiej.

Zastępca dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie Paweł Szumny:

Dziękuję. W tej chwili mówimy o porcie w Wolinie. Zadanie realizowane w systemie: zaprojektuj i wybuduj obejmuje budowę nabrzeża o długości ok. 51 m wraz z dwoma pomostami pływającymi. Nabrzeże wyposażone będzie w system odbojowy, drabinki wyłazowe, punkty oświetleniowe, punkty odbioru energii elektrycznej wraz z siecią zasilającą. Inwestycja realizowana jest w ramach programu operacyjnego „Rybactwo i morze" (perspektywa 2014–2020). Okres realizacji tej inwestycji to lata 2022–2023. Planowana wartość inwestycji 5,85 mln zł.

Następny port jest to port darłowski – przebudowa falochronu w porcie Darłowo. Zadanie planowane do realizacji w latach 2023–2026. W tym miejscu urząd będzie starał się pozyskać na ten cel fundusze z Unii Europejskiej. Aktualnie zlecone zostało wykonanie projektu budowlanego wraz z uzyskaniem pozwolenia na budowę. Planowany koszt tej inwestycji wyniesie ok. 200 mln zł.

W tym miejscu chciałbym państwu podziękować za uwagę. Czy mamy czas, żeby puścić krótki filmik z naszych najnowszych inwestycji w Niechorzu i Mrzeżynie, czy musimy kończyć?

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Tak, proszę bardzo, jeżeli krótki. Jeżeli poniżej dwóch godzin – to proszę bardzo.

Zastępca dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie Paweł Szumny:

Jeżeli można, to króciutki, z dzisiejszych odbiorów. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie Paweł Szumny:

Właśnie dzisiaj mają miejsce odbiory tego obiektu. To jest pomost dla rybaków w Niechorzu.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panowie posłowie Hoc i Płażyński – proszę oglądać, bo mamy nowy film. Bardzo proszę, panie dyrektorze, o jakiś komentarz przy okazji.

Zastępca dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie Paweł Szumny:

Panie przewodniczący, poprzedni pomost był w tragicznym stanie. Był obiektem zamkniętym. Po wspólnych rozmowach w rybakami, konsultacjach z naszym wykonawcą odtworzyliśmy obiekt, który mamy nadzieję, że w zupełności wypełni zapotrzebowania i oczekiwania rybaków. Z tego co wiem – nieoficjalnie niestety, bo ze względu na Komisję nie mogłem tam pojechać – są bardzo zadowoleni i mamy nadzieję, że obiekt będzie im służył przez wiele lat i oczywiście ułatwi im pracę.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

To już po?

Zastępca dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie Paweł Szumny:

Panie przewodniczący, chciałbym jeszcze pokazać inwestycję w Mrzeżynie, która też w dniu dzisiejszym jest odbierana.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie Paweł Szumny:

Tak w tej chwili, panie przewodniczący, wygląda wyremontowane wschodnie podejście do portu w Mrzeżynie. Właśnie dzisiaj są prowadzone prace odbiorowe. Jest to całkowicie nowy obiekt i po zakończeniu pracy w dniu dzisiejszym nasz generalny wykonawca przenosi się na falochron zachodni, który po modernizacji będzie wyglądał podobnie. Będzie budowany w 100% na nowo. Przy okazji chciałbym przypomnieć, że w porcie Mrzeżyno często są prowadzone prace podczyszczeniowe przy pomocy jednostek urzędu morskiego.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

No cóż, niech się trochę ociepli, to zrobimy wyjazdowe posiedzenie, żeby to wszystko zobaczyć.

Zastępca dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie Paweł Szumny:

Zapraszam, panie przewodniczący. Na pewno jest co oglądać, ale żeby nie przedłużać – bardzo dziękuję za uwagę. Do widzenia.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Otwieram dyskusję. Czy ktoś z pań posłanek, panów posłów, zarówno obecnych na sali, jak i zdalnie, chce zabrać głos? Czy ktoś chce zabrać głos w dyskusji? Bardzo proszę. Jako pierwszy zgłosił się pan poseł Hoc. Bardzo proszę, panie doktorze.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Dziękuję bardzo. Tak troszeczkę z zaskoczenia, bo zawsze opozycja zabiera głos, a potem dopiero ja. Taki jest już rytuał.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Ale opozycja już została na tyle wychowana, wielokrotnymi uwagami, żeby nie byli agresywni, że już dzisiaj widać nie dokuczają.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Dobrze, panie przewodniczący, dziękuję bardzo.

Panie ministrze, Wysoka Komisjo. Oczywiście wpisując się dzisiejszą narrację, pozytywną narrację, w aspekcie ważności i roli w przemyśle stoczniowym, rybołówstwie, w niebieskiej gospodarce naszych portów, tych strategicznych o znaczeniu podstawowym, a więc Szczecin, Świnoujście, Gdynia, Gdańsk, i wiedząc o tym, że to są naprawdę strategiczne porty, mówimy dzisiaj o portach w znaczeniu lokalno-regionalnym.

Takim portem między innymi jest Kołobrzeg. Kołobrzeg ma funkcje wielorakie, dlatego zaproponowałem ten temat, by upomnieć się o te porty regionalne, lokalne.

Na moim obszarze to jest Kołobrzeg, Darłowo czy też Dźwirzyno. Chodzi o to, że wydaje mi się, iż ministerstwo w całokształcie działalności operacyjno-strategicznej, koncepcyjnej, w jakimś momencie zapomniało albo zapomina czy w jakiś sposób niedostateczny docenia te porty. Powiem o naszym porcie w Kołobrzegu, który ma funkcje rzeczywiście wieloaspektowe, wielorakie. To nie tylko port rybacki, to nie tylko port handlowo-przeładunkowy. Przede wszystkim są tu przeładunki ekotowarów. Dość powiedzieć, że w tym roku port pochwalił się, że przeładował 173 tys. ton towarów. To jest bardzo dużo, jeżeli chodzi o takie ekoładunki, a więc zboże, drewno czy też pelet. Ponadto cumują tutaj też statki pasażerskie tzw. białej floty. Mamy marinę jachtową w Kołobrzegu. Mamy też graniczne przejście państwowe. Są tu również służby poszukiwawczo-ratownicze, brzegowa stacja ratownicza, więc naprawdę bardzo ważna rola.

Z drugiej strony mamy też sektor offshore, a więc morskie farmy wiatrowe. Wydaje się, że w Polskim Ładzie jakby zapomniano właśnie o takich portach typu Kołobrzeg. Wiemy, że będą porty instalacyjno-operacyjne, serwisowe. Mogę tylko powiedzieć, że port w Kołobrzegu ma nabrzeże o długości 100 m, a w niedalekiej przyszłości będzie miał 130 m długości, szerokości 20 m, a zanurzenie będzie do 7,5 m, natomiast przy portach serwisowych wymagane jest do 6 m. Zatem mamy wszelkie predyspozycje, wszelkie wymiary i inne kwestie, które mogłyby służyć portowi serwisowemu czy też instalacyjnemu – na pewno nie operacyjnemu – w aspekcie właśnie offshore czy różnego rodzaju działań dodatkowych, chociażby przy tym miksie energetycznym, jakim są morskie farmy wiatrowe.

Czyli, panie przewodniczący, panie ministrze, proszę, upominam się o takie porty o znaczeniu lokalno-regionalnym, by też wpisać je w swoją narrację pozytywno-perspektywiczną, albowiem to jest ważne nie tylko dlatego, że mamy Polską Żeglugę Bałtycką (perłę i dumę naszego miasta), ale być może będziemy nawet zaraz żeglować i mieć połączenie jako turystyka morska na Bornholm. Musimy wiedzieć, że jest to część portu komunalnego, a więc miasta Kołobrzeg.

Zapraszam do takiej serdecznej i partnerskiej współpracy na rzecz perspektywy, takiej pozytywnej perspektywy, do myślenia pokoleniowego, że port morski ma funkcję wieloaspektowe. Wzmacniajmy port polski w Kołobrzegu: rybacki, handlowy, przeładunkowy, turystyki morskiej. Mamy naprawdę szerokie pole do popisu i bądźmy tutaj w tym aspekcie zintegrowani, w imię przyszłości i dobra nie tylko turystyki, nie tylko przeładunku, nie tylko rybackiego portu morskiego, być może jeszcze rozwijanej współpracy turystyki morskiej z Bornholmem.

W każdym razie strategiczne porty – OK, super, bardzo dobrze, bo to jest polska racja stanu i szeroko rozumiana niebieska gospodarka, natomiast również te porty. Ja już nie mówię o przystaniach rybackich, których mamy 50 rozsianych na naszym pięknym polskim wybrzeżu, które też wymagają uwagi. Pani dyrektor mówiła o różnych inwestycjach. Ja jakoś nie zauważyłem albo może przeoczyłem, ale na części naszego wybrzeża, począwszy od Mrzeżyna, Dźwirzyna, Kołobrzegu aż do portu Darłowo i przystani morskiej, jakoś nie było planów, strategicznych kwestii remontu czy modernizacji czy rozwoju tych przystani morskich.

To tyle, dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę, pan Rafał Zahorski, pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego.

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego ds. gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Rafał Zahorski:

Panie przewodniczący, szanowny panie ministrze, szanowne panie i panowie posłowie, szanowni goście, państwo z urzędów morskich, ja chciałem oczywiście ze swojej strony, ale nie tylko, bardzo serdecznie podziękować za wszystkie inwestycje, które są robione, które zostały zrobione w pasie naszego wybrzeża, zarówno w województwie pomorskim, jak i zachodniopomorskim. Każda inwestycja jest bardzo ważna, każda z tych inwestycji cieszy i cieszy mnie to, że tak są realizowane. Przy okazji chciałem serdecznie podzię-

kować Urzędowi Morskiemu w Szczecinie za dokończenie inwestycji „12,5 m dla Szczecina”. Kawał dobrej roboty. Wszyscy was podziwiamy.

Natomiast chciałem powiedzieć jedną rzecz. Bardzo też mnie cieszy podejście Urzędu Morskiego w Szczecinie, który pokazuje kwoty wszystkich inwestycji oraz źródła finansowania i wskazuje, że są to środki pozyskane z Unii Europejskiej. Nie wiem, czy to jest prawda czy nieprawda, ale nie zauważyłem takich kwot i takiego wskazania źródeł finansowania w inwestycjach Urzędu Morskiego w Gdyni. Mam nadzieję, że państwo też korzystacie z funduszy unijnych. To jest jedna sprawa.

Druga sprawa, o której chciałem państwu powiedzieć, to martwi mnie niestety pakowanie pieniędzy w budowanie ogromnego portu oceanicznego w Elblągu. Nie w samą budowę portu, bo takowej nie ma, ale w inwestycje. Mam nadzieję, że w przyszłym parlamencie powstanie komisja, która zbada faktyczne korzyści dla państwa polskiego w wydawaniu tak znacznych kwot przy okazji pomijania innych ważnych inwestycji, które powinny być za te pieniądze zrobione. Mam nadzieję, że kiedyś w gronie ekspertów podejmiemy szeroką dyskusję, mówiąc o tym, ile pieniędzy zostało wydanych i co za te pieniądze można było zrobić, i jaki faktycznie jest sens budowania kolejnego portu 60 km od Gdańska.

Jeżeli chodzi o strategię małych portów, to chciałem panu posłowi Hocowi powiedzieć, że nie dalej jak wczoraj na Politechnice Koszalińskiej prezentowałem dwugodzinną strategię rozwoju portu w Kołobrzegu. Ona jest opracowana. Jest piękny projekt strategiczny. Mam nadzieję, że w przyszłości port w Kołobrzegu obok Gdyni, Gdańska, Szczecina i Świnoujścia stanie się piątym największym portem na Bałtyku w środkowej części wybrzeża i tego panu oraz sobie, oraz całemu zachodniopomorskiemu i Polsce życzę.

Jeszcze raz państwu dziękuję za każdą inwestycję. Każda inwestycja cieszy i życzę państwu jak najwięcej tych inwestycji i korzystania ze środków unijnych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję panu Zahorskiemu.

Czy jeszcze ktoś z państwa chce zabrać głos? Nie słyszę. Czy pan minister będzie chciał się odnieść do tych bardzo ciekawych wypowiedzi?

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Tak. Dziękuję, panie przewodniczący. Ja bardzo dziękuję za głos pana posła Hoca. Rzeczywiście środkowe Pomorze było przez wiele lat niedoinwestowane, zapomniane, nie traktowane poważnie. Na szczęście była budowa S6, ale też S3, budowa S11, reforma urzędów morskich, zajęcie się problemem rybaków, rybołówstwa w ograniczonej skali, bo oczywiście wspólna polityka rybołówstwa, o czym pan przewodniczący wie, nakłada na nas pewne ograniczenia w tym sensie, że nie do końca odpowiadamy za to. Ale to, za co możemy odpowiadać, czyli inwestowanie w małe porty rybackie, jak właśnie Dźwirzyno, Kołobrzeg i inne przystanie – robimy. Możemy zrekompensować rybakom i mieszkańcom środkowego Pomorza lata zaniedbań prowadzonych przez politykę liberalną Platformy Obywatelskiej.

Natomiast, szanowni państwo, chciałbym przy tej okazji, jeżeli jesteśmy przy Polskim Ładzie, zachęcić samorządy i gminy do korzystania z kolejnego naboru. Ja rozumiem, że najważniejsze potrzeby gmin to są drogi, kanalizacja, wodociągi itd., ale zachęcam jednak szczególnie gminy naszego Wybrzeża do tego, żeby korzystały z czwartej i piątej osi Polskiego Ładu dla samorządów. Czyli rozwój przystani, marin, rozwój turystyczny – tak, abyśmy mogli skorzystać z tego całego rozmachu inwestycyjnego, o którym dzisiaj rozmawialiśmy. Gigantyczne pieniądze są inwestowane w polskie porty, w polskich armatorów, na przykład Polska Żegluga Bałtycka otrzymała 1 mld zł, które pan premier przekazał dla spółki Polskie Promy na budowę w Gdańsku trzech promów, o czym będziemy jeszcze nie raz rozmawiać na Komisji.

Gminy nie mogą stać z boku. One też powinny wziąć udział w tym dobrodziejstwie naszego rządu. Pracownicy, podwykonawcy, każda inwestycja to są też podwykonawcy, co szczególnie w okresie gospodarki covidowej jest ważne, żeby oni również z tego tortu jakiś kawałek dla siebie uszczknęli.

To tyle, panie przewodniczący. Bardzo dziękuję za tę Komisję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia. Dziękuję za udział i zamykam posiedzenie Komisji.